船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　46 件
２	船舶インシデント	計　 9 件
	合　　計	55 件

平成２３年５月２７日

運 輸 安 全 委 員 会

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　漁船共栄丸浸水

2　漁船海丸船種船名不明衝突

3　油タンカー北珠丸貨物船ひので衝突

（仙台事務所）

4　漁船第五惣伸丸乗揚

5　引船第十一福丸起重機船第二海鵬漁船裕栄丸衝突（えい航索）

（横浜事務所）

6　漁船沖丸運航阻害

7　砂利運搬船第八十八さだ丸乗揚

8　漁船第五十八太幸丸運航不能（機関損傷）

9　貨物船第参拾壱旭洋丸乗揚

10　貨物船 HAI XIANG 火災

11　石材運搬船第五若虎丸乗揚

12　水上オートバイケンカ・ジョー乗揚

13　ＬＰＧタンカーCRANE RADIUS 引船出雲丸油タンカーブルーマリン衝突

14　ヨットエルバ乗揚

15　漁船第３市平丸衝突（灯浮標）

16　コンテナ船 HAMMONIA EXPRESS スパッド台船第２２吉野号衝突

17　モーターボート SEA SKYⅡ養殖施設損傷

18　貨物船 SNK LADY 漁船仁辰丸衝突

19　漁船辰丸運航阻害

20　モーターボートＦＲ２５衝突（防波堤）

（神戸事務所）

21　ロールオン・ロールオフ貨物船第二はる丸漁船海神丸漁船海神丸衝突

22　液体化学薬品ばら積船第六万栄丸モーターボート信海丸衝突

23　漁船瑞穂丸運航不能（機関損傷）

24　貨物船第三大運丸乗揚

25　漁船千鳥丸漁船豊津丸衝突

26　液体化学薬品ばら積船兼油タンカー吉祥丸乗揚

27　液体化学薬品ばら積船第十友昇丸衝突（桟橋）

（広島事務所）

28　漁船第十一天祐丸運航不能（機関損傷）

29　水上オートバイウルトラ同乗者負傷

30　モーターボートＳｕｎ Ｄｒｅａｍ衝突（かき筏）

31　貨物船第一平成丸乗組員負傷

32　自動車渡船宝栄運航阻害

33　押船明神丸はしけみょうじん乗揚

34　モーターボートなでしこ衝突（かき筏）

35　漁船かもめ丸モーターボート千代丸衝突

（門司事務所）

36　押船ジェイケイバージＪＫ－１乗揚

37　貨物船第二十一邦久丸乗揚

38　漁船第七兵殖乗揚

39　押船第一〇八金栄丸バージ第一〇八金栄丸乗揚

40　漁船更生丸乗揚

※下線付き番号はインシデント

41　漁船第三十一竹吉丸乗揚
42　漁船第十八七海丸運航不能（機関損傷）
43　漁船第五日昇丸乗揚
44　漁船第十六寿代丸プレジャーモーターボートAQUA MARINE衝突
45　漁船金比羅丸船種船名不明衝突
46　貨物船長栄丸乗揚

（長崎事務所）

47　砂利運搬船第十八金栄丸乗揚
48　水上オートバイＭＪ－ＦＺＳ同乗者負傷
49　モーターボート妃由丸運航不能（燃料不足）
50　引船十八住福丸台船Ｄ－３０６乗揚

（那覇事務所）

51　漁船第三みちたけ丸大型船（船種船名不詳）衝突
52　油送船SUNNY NOAH衝突（桟橋）
53　漁船将実丸乗揚
54　プレジャーボートあやなみ運航阻害
55　貨物船パシフィックファルコン引船第３大王丸衝突

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２３年４月２８日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１０門第１９３号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成２２年１０月１０日　０５時３０分ごろ	
発生場所	長崎県対馬市万関瀬戸万関橋南西方付近 万関瀬戸西口灯台から真方位０５８°２２０m付近 （概位　北緯３４°１７．８′　東経１２９°２１．３′）	
事故等調査の経過	平成２２年１２月９日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船　第十八七海（ななみ）丸、１９トン ２９０－４８３０７、個人所有	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定	
死傷者等	なし	
損傷	主機のクランク軸が焼き付き、２番及び３番シリンダの連接棒が損傷	
事故等の経過	本船は、船長ほか２人が乗り組み、万関瀬戸橋南西方付近を北東進中、平成２２年１０月１０日０５時３０分ごろ、主機が突然停止した。 本船は、知人の船により、対馬市櫛港にえい航された。	
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北東、風力　１、視界　良好 海象：海上　平穏	
その他の事項	本船は、漁獲物運搬に従事し、主機回転数１，４００rpm を常用し、年間約2，０００～４，０００時間使用されていた。 本船は、発航前に主機の潤滑油量及び清水量等を確認し、適宜補給するようにしていた。 本船は、主機取扱説明書で、潤滑油（約１４０ℓ）及び潤滑油こし器エレメントの交換を約２５０時間経過ごとに行うよう推奨されていたが、潤滑油の交換を約５００～１，０００時間ごとに、こし器エレメントの交換を潤滑油の交換２回につき１回実施していた。 本船は、平成２２年３月ごろに主機の潤滑油及びこし器エレメントの交換を実施したのち、６月ごろに主機の潤滑油を交換したが、こし器エレメントは、そのまま使用され、本インシデント発生時、使用時間が約１，０００時間に達していた。 本船は、本インシデント後に、主機潤滑油こし器エレメントの閉塞が確認された。	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	本インシデントは、本船が万関瀬戸橋南西方付近を北東進中、主機の潤滑油こし器エレメントが閉塞したことから、潤滑油の供給が断たれて主機のクランク軸が焼き付いたものと考えられる。

		主機の潤滑油こし器エレメントは、長年にわたり潤滑油とともに、推奨交換時間を超えて使用することが繰り返されていたため、閉塞したものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が万関瀬戸橋南西方付近を北東進中、主機の潤滑油こし器エレメントが閉塞したため、潤滑油の供給が断たれて主機のクランク軸が焼き付いたことにより発生したものと考えられる。	